



DIREKTORAT ZA KOPENSKI PROMET

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00
F: 01 478 81 39
E: gp.mzi@gov.si
www.mzi.gov.si

URAD VLADE RS ZA KOMUNICIRANJE
VRS – Predlagam vladi.si

Številka: 007-278/2010/699-02111217

Datum: 14. 12. 2017

Zadeva: Predlagam vladi. si ; odgovor na predlog 7320-66: Nadhodi čez prometne ceste

Zveza: 092-66/2016/1 z dne 7. 3. 2016 (prejeto 11. 12. 2017)

Skladno z vašim zahtevkom vam posredujemo odgovor na:

PREDLOG 7320-66: Nadhodi čez prometne ceste

»Nevzdržnost nevarnega vdihavanja pešcev ob relativno dolgem čakanju ob prehodih za pešce čez bolj prometne ceste, zato predlagam izgradnjo cestnih nadorodov kot nadomestilo za cestno signalizacijo. Plusi: zmanjšana koncentracija vnosa izpušnih delcev na enoto v ozračje, tekoč promet, manj prometnih nesreč.«

Med pomembnejšimi prometnimi funkcijami cestne infrastrukture v naseljih sta predvsem povezovalna in dostopna funkcija, ki se za potrebe pešca odvija na površinah zgrajenih v okviru cest, ulic, trgov, parkov. Te površine pa zaradi prepletanja z drugimi udeleženci v prometu ter grajenih in naravnih ovir zahtevajo prehode, pasaže, stopnišča, mostove, podhode, nadorode, dvigala, tekoče stopnice in druge naprave.

Sklenjeno omrežje za pešce mora omogočati učinkovito, hitro in enostavno dostopnost do objektov družbene infrastrukture, postajališč javnega potniškega prometa, površin za rekreacijo, do drugih javnih prostorov in tudi do delovnih mest. Optimalen potek omrežje za pešca mora zagotavljati petminutno dostopnost vsem skupinam prebivalstva od stanovanj do centralnih območij in postajališč javnega potniškega prometa.

Nedvomno je promet pomemben vir emisij toplogrednih plinov in kot tak pospešuje podnebne spremembe, saj emisije iz prometa kljub bistvenim tehnološkim izboljšavam naraščajo. Bistvena omilitev te problematike predstavlja trajnostna mobilnost kamor ob javnem potniškem prometu in kolesarjenju sodi tudi hoja.

Infrastruktura za pešce mora biti zato načrtovana tako, da ustreza vsem uporabnikom, pri čemer je treba upoštevati predvsem najbolj ranljive skupine, saj so njihove potrebe večje in toleranca za napake manjša. Če bo udobje in varnost pri hoji dosežena za starejše, otroke, gibalno in senzorno ovirane osebe, bo tudi za vse ostale pešce.

Nadhodi in podhodi za pešce so primerna rešitev le izjemoma, v primeru križanja z železniško progo, avtocesto, nadpovprečno prometno obremenjeno cesto ali povezovanja šolskih kompleksov, ki so s cesto ločeni. V vseh ostalih primerih je treba primarno zagotavljati ustrezno varna nivojska križanja.

Prednost nadvodov je sicer boljša osebna varnost in predvsem občutek varnosti zaradi preglednosti, njihova izvorna problematika pa višinska razlika, ki jo je treba premagati ter pričetek prečkanja z vzponom, kar je psihološko slabše. Pri načrtovanju nadvodov za pešce je treba paziti predvsem na to, da je višinska razlika čim manjša in premagovanje višine čim bolj udobno, da so prehodi kratki, dovolj široki in prijetni. Tehnična rešitev s klančinami, ki je sprejemljiva rešitev tudi za gibalno ovirane osebe ni povsod sprejemljiva, zato rešitve zahtevajo tudi stopnišča oziroma dvigala, ki pretok pešcev upočasnjujejo.

Nadhodi niso rešitev, s katerimi bi odpravili vpliv onesnaženosti zraka na pešca, glede na to da se stopnja onesnaženosti zraka bistveno ne razlikuje na posamezni točki cestišča. Omenjeni objekti predstavljajo višji varnostni standard za pešca, pešec pa največji prispevek k trajnostni mobilnosti.

Gradnja površin za pešce kakor tudi njihovo povezovanje je zahteven načrtovalski izziv. Brezhibno delovanje teh površin zahteva skrb za varnost uporabnikov in čim bolj tekoč promet med posameznimi cilji. Pomembno je, da se pešec prosto giblje, brez nepotrebnih ovir, kar lahko dosežemo s primernim nivojem uslug, ki upoštevajo najvišje varnostne normative.

S spoštovanjem,

Drago Bregar
podsekretar



mag. Darja KOCJAN
GENERALNA DIREKTORICA



Poslati (po e-pošti):

- naslovniku

Vložiti:

- zbirka dokumentarnega gradiva

